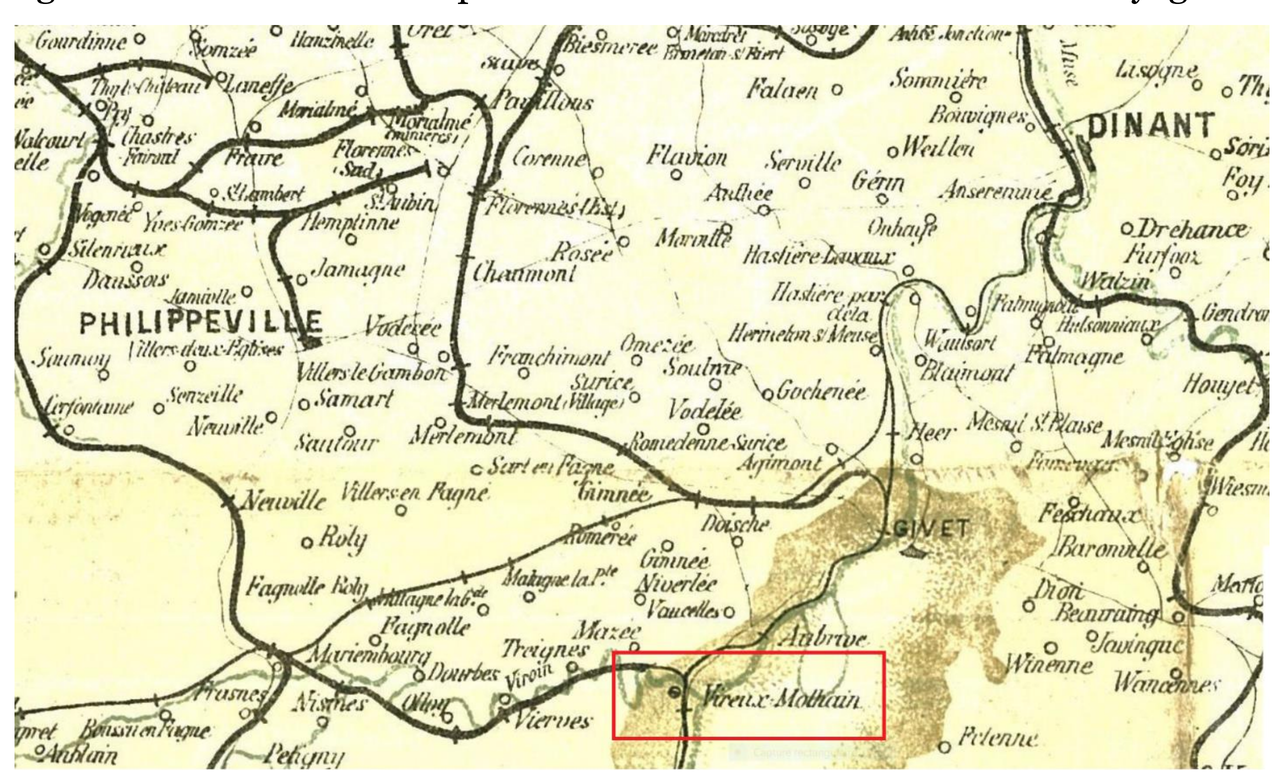
Historique de la jonction des chemins de fer belges et français à Vireux-Molhain

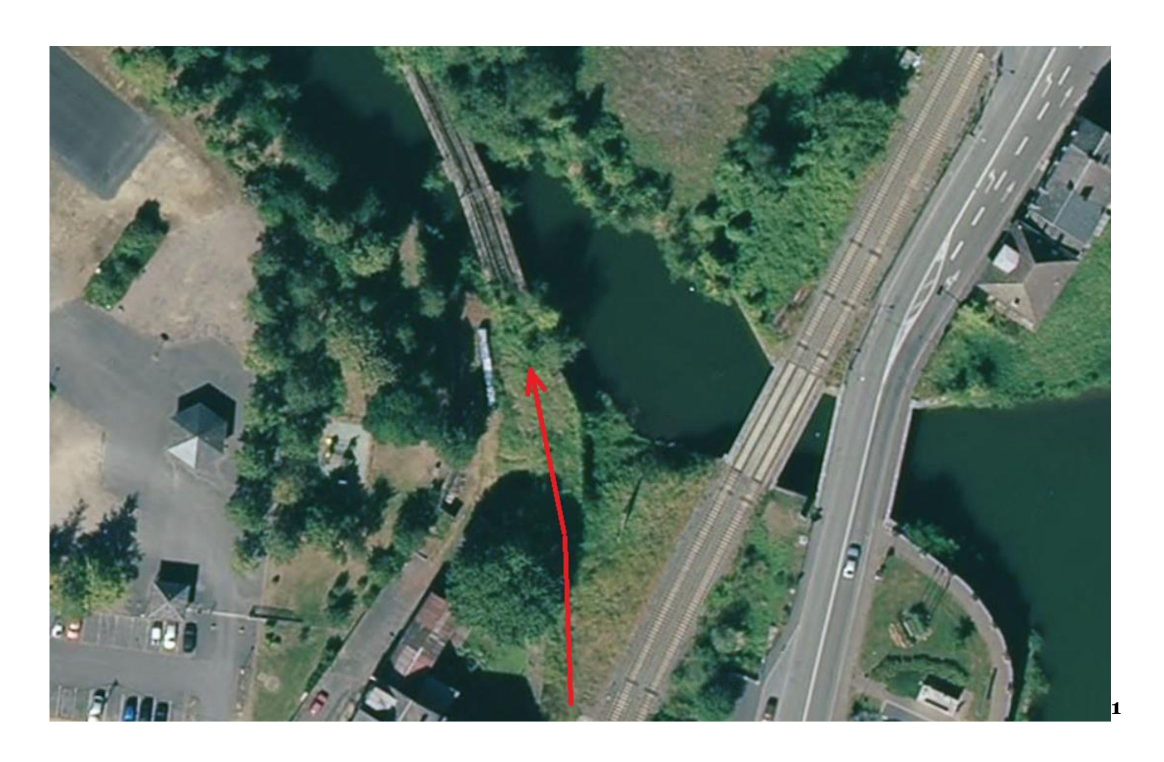
Il y a cent ans, il était possible de prendre le train à Vireux-Molhain pour se rendre dans diverses villes de Belgique. Aujourd'hui, à Givet, le train ne dépasse pas la frontière, devenue pour lui, un mur infranchissable à l'heure de l'Europe de Bruxelles…

Le train était arrivé à Vireux en 1854, quand la société belge des chemins de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse avait prolongé son réseau de 2,5 kilomètres au-delà de la frontière française et y avait construit une gare terminus. Cette ligne assurait le transport des marchandises et des voyageurs.

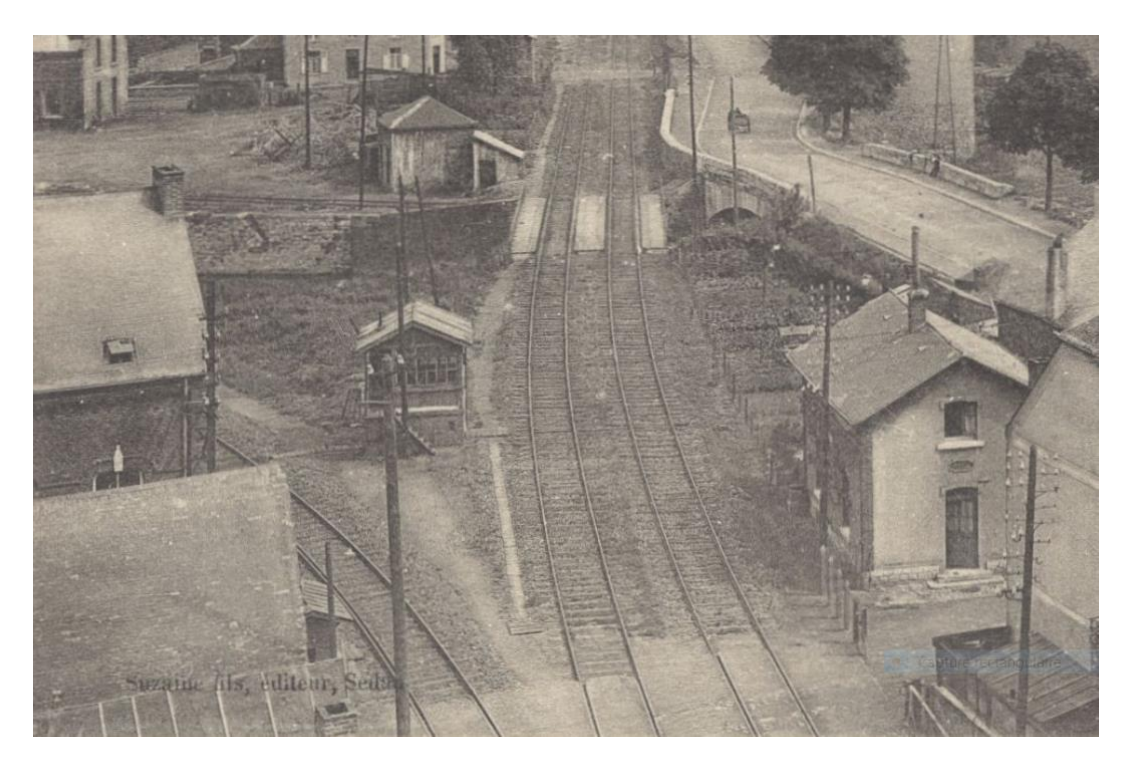


Le réseau belge et ses extensions vers la France (1866).

Il en reste aujourd'hui un tunnel (243 m.) et quelques mètres de voies sur un pont (19 m.). Ce dernier mériterait une restauration ou au moins un entretien comme témoin de cette défunte ligne.

[1]

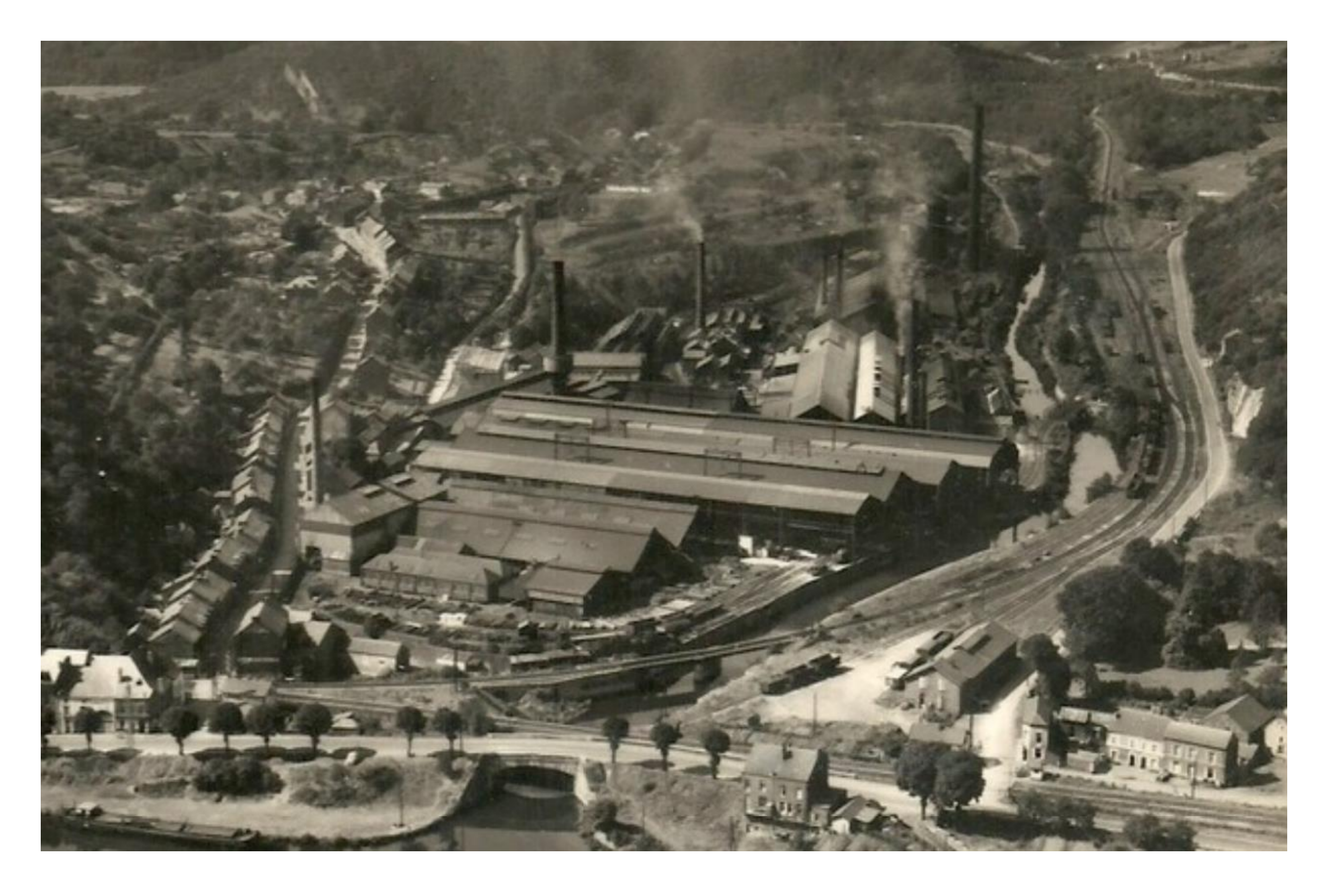
La bifurcation et le pont vers la Belgique aujourd'hui.



Sur ce cliché du début du XXe siècle, on voit, à gauche, la voie qui allait en Belgique avant le pont sur le Viroin et à hauteur du passage à niveau qui existe toujours.

[1] Géoportail.gouv.fr

Cette ligne avait été envisagée dès 1834 par un pays pionnier en matière de chemins de fer. Il s'agissait, pour ses promoteurs, de favoriser la vente du charbon extrait des charbonnages de la région de Charleroi et consommé par les départements français des Ardennes, de la Meuse et de la Marne, tant pour la consommation privée, que pour celle des usines situées dans ces départements. Alors qu'à l'époque, le transport des marchandises se faisait par voie fluviale avec des péniches lentes, aux contenances réduites, ou sur de mauvaises routes par des chariots ou tombereaux tirés par des chevaux, le chemin de fer, moyen de transport sûr, rapide et non soumis aux conditions atmosphériques, allait augmenter la circulation des marchandises et, par conséquent, diminuer les frais de transport.



Une belle photo aérienne qui montre la ligne vers la Belgique depuis le pont sur le Viroin jusqu'au tunnel de la frontière.

En mars 1845, le gouvernement français avait autorisé MM. Lebon et compagnie à établir un chemin de fer entre la frontière belge et Vireux-sur-Meuse. Il leur était concédé un délai de dix-huit mois pour entreprendre les travaux et de quatre années pour les terminer. [2] Mais en 1852, le chantier n'était toujours pas terminé et un décret impérial du 12 mars 1852 prorogea le délai d'exécution en précisant que : « *les travaux devront devront être terminés, savoir : ceux de la ligne de Walcourt à Vireux avant le 31 décembre 1854*. » Le même décret précisait également « *considérant que le chemin de fer de la frontière belge à Vireux-sur-Meuse, dont la longueur n'est que de deux kilomètres et demi, forme le prolongement de la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui s'exécute en Belgique, qu'il n'y a aucun intérêt à ce qu'il, soit terminé avant que la section belge soit, mise en exploitation*. »

La mise en exploitation de la ligne vers Vireux n'attendit pas le 31 décembre 1854 car le réseau concédé à la Compagnie du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse [3] qui avait pour tronc principal la ligne de Charleroi [4] à Vireux (94,5 km) fut mise en exploitation, pour la dernière tranche, le 8 juillet 1854 [5] (le 24, d'après le journal *Le Constitutionnel* du 5 février 1855).

L'extension du réseau belge vers Vireux conduisait rapidement le charbon extrait du bassin de Charleroi vers les péniches françaises de la Meuse mais les promoteurs de la ligne belge savaient que bientôt, une extension des chemins de fer français vers Givet serait construite. C'est ainsi que la Compagnie des Chemins de Fer des Ardennes et de l'Oise obtenait de l'état,

---

[2] Corps du droit français, ou recueil complet des lois, décrets, ordonnances, arrêtés... publiés depuis 1789. (Jusqu'à nos jours...) mis en ordre et annoté par C.-M. Galisset,1845.

[3] Qui sera reprise, en 1865, par la Compagnie du grand central belge. Le 1er janvier 1897, le réseau géré par cette dernière fut nationalisé.

[4] De Lodelinsart à l'époque.

[5] Revue espagnole et portugaise 1861/11-1861/12.

le 19 juillet 1853, la promesse d'une concession d'une ligne à construire entre Charleville et la frontière belge. [6] Le projet se concrétisa lorsque, par décret du 10 juin 1857, la ligne de Charleville à la frontière belge par Givet fut concédée à ladite compagnie.

Le 23 mars 1862, la *Gazette de l'industrie et du commerce* annonçait la mise en exploitation de la ligne de Charleville à la frontière belge du 23 au 26 avril : « *Dès l'ouverture de la ligne de Charleville à Givet le réseau des Ardennes sera mis en communication avec les chemins de fer belges, et par suite avec les grands bassins houillers de Mons et de Charleroi au moyen du Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui aboutit à Vireux et du Chemin de fer de l'Est belge qui aboutit à Givet. Deux mois plus tard, l'achèvement du chemin de fer belge de Givet à Namur par Dinant mettra les Ardennes en communication avec le bassin houiller de Liège*. »

La jonction entre les deux réseaux fit l'objet d'une convention signée le 1er janvier 1862 entre la Compagnie des Chemins de Fer des Ardennes (France) et la Compagnie des Chemins de Fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse (Belgique) Ce texte convenait de la nécessité de raccorder les deux chemins de fer et de réunir dans une seule gare le service des voyageurs et celui des marchandises.

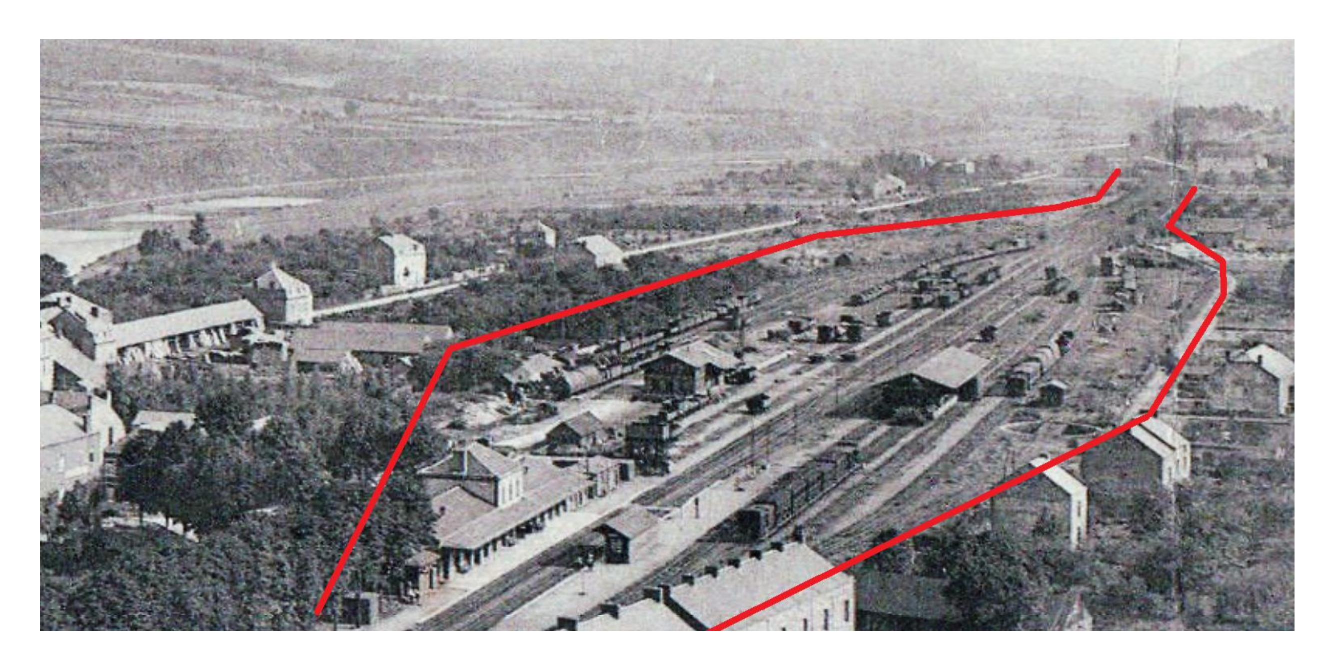
Quelques articles de cette convention sont intéressants pour comprendre le fonctionnement des deux lignes et l'utilisation d'une gare unique, celle de Vireux Est, la gare actuelle:

Art. 5 : Les trains de voyageurs et de marchandises de la Compagnie belge des chemins de fer de Sambre-et-Meuse, seront reçus dans la gare de Vireux. Dans cette gare les services des deux Compagnies seront réunis.

---

[6] Œuvres complètes de Proudhon, tome XI, manuel du spéculateur à la Bourse, 1869.

Art. 11 : Tout le service de la gare de Vireux se fera par les soins et par les agents de la Compagnie des Ardennes. Cette Compagnie fera faire par ses receveurs la distribution des billets de voyageurs, l'enregistrement et le chargement des bagages pour la ligne belge de Vireux à Charleroi, ainsi que la réception et la délivrance des bagages venant de cette ligne. Quant au service des marchandises, à petite et à grande vitesse, de ou pour la ligne Belge, la reconnaissance, l'enregistrement et la perception au départ, la livraison et l'encaissement à l'arrivée, se feront par des receveurs de cette Compagnie nommés et payés par elle. Tous les jours, la recette au comptant pour billets de voyageurs, et enregistrement de bagages, faite par les agents de la Compagnie française, pour le compte de la Compagnie belge, sera versée contre reçu, avec bordereau à l'appui, entre les mains de l'agent de la Compagnie belge accrédité à cet effet.



L'étendue des installations ferroviaires de Vireux-Molhain. (début du XXe siècle)

Art.12 : Le chef de gare de Vireux, nommé par la Compagnie des Ardennes, aura seul la direction de cette gare; il aura sous ses ordres les mécaniciens et les

chauffeurs, les conducteurs et les graisseurs appartenant aux deux Compagnies, qui y seront appelés par leurs fonctions.

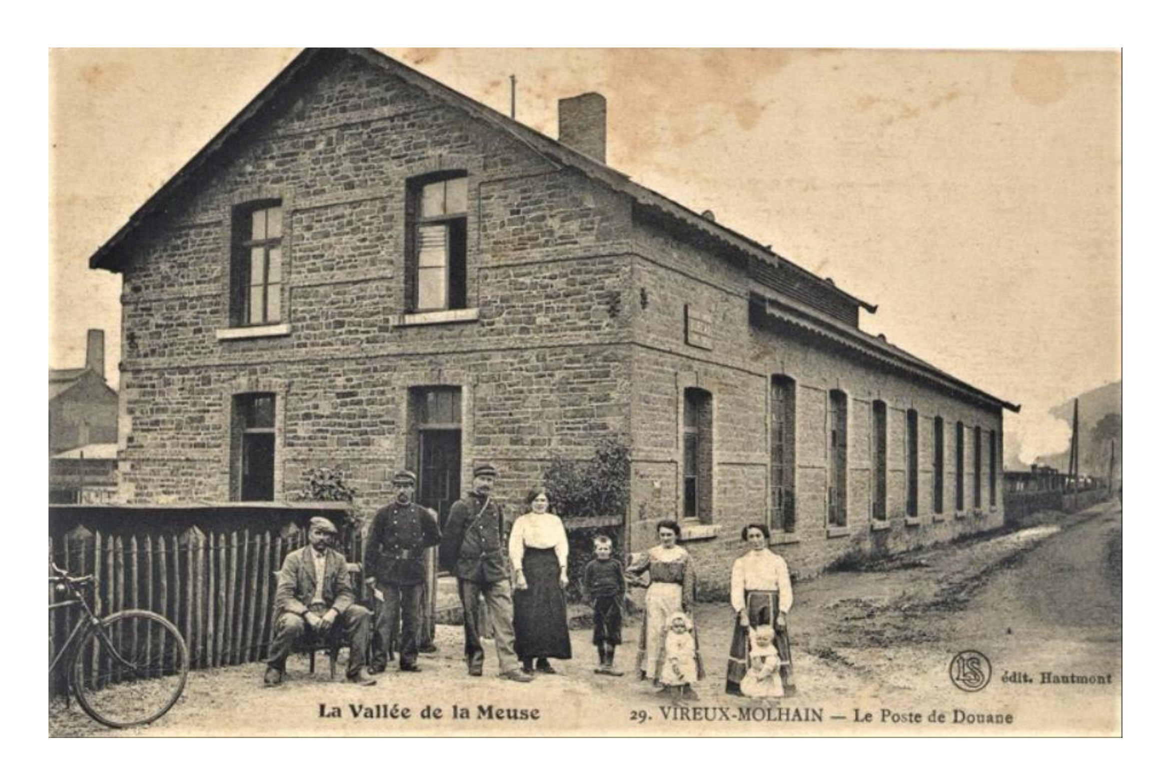
Art. 17 : Le matériel roulant des deux Compagnies sera admis à circuler sur les deux réseaux.

Art. 18 : Les locomotives de l'une ou de l'autre Compagnie ne seront pas admises au parcours réciproque sans une autorisation spéciale.



Art. 28 : La Compagnie de Sambre-et-Meuse se réserve la faculté d'exploiter avec son matériel et son personnel la gare qu'elle possède le long de la rivière du Viroin avec ses dépendances. Elle pourra, user des voies des Ardennes, dans la partie comprise entre la gare et le raccordement des deux chemins, pour les manœuvres

de mise en communication des deux gares, en se informant aux instructions et ordres de service donnés par les agents de la Compagnie des Ardennes. [7]



Serait-ce l'ancienne gare de Vireux-Viroin ?

La Compagnie des chemins de fer des Ardennes fut rachetée par la Compagnie des chemins de fer de l'Est selon les termes d'un traité signé le 12 mai 1857. Ce traité fut approuvé par deux décrets impériaux le 11 juin 1859. Toutefois la convention ne prévoyait que le rachat ne serait effectif que deux ans après la mise en service du réseau de la Compagnie des chemins de fer des Ardennes. Cette clause fut modifiée selon les termes d'une convention signée le 15 mars 1863 entre les deux compagnies, qui fixa la date de la fusion au 1er janvier 1864. Cette convention fut approuvée par un décret impérial le 11 juin suivant.

[7] Chemins de fer de l'est et chemins de fer allemands, belges et suisses. Conventions passées avec les chemins de fer étrangers du 25 octobre 1852 au 1er janvier 1869. 1869.

En 1897, les voies qui furent construites par la société belge de l'Entre-Sambre-et-Meuse, étaient cédées à la Compagnie de l'Est (française). [8] La même année, l'État Belge reprit l'exploitation de la ligne n° 132 de Charleroi jusqu'à la gare de Vireux.

Cette relation transfrontalière fut supprimée, pour les voyageurs, le 10 décembre 1962, et pour le trafic marchandises le 1er novembre 1971. Le démontage de la ligne se fit en 1975 [9]. Néanmoins, une courte portion resta en service en territoire français pour la desserte du complexe métallurgique situé près de l'embouchure du Viroin.

Th Maquet, 2018



Carte IGN, Givet, 1954

[8] Le Journal des transports, 29 mai 1897.
[9] https://web.archive.org/web/20080516134000/http://users.pandora.be/brail/lijn/lijn132.htm